

Eindrapport Investeringsagenda Metro

Urgentie en afspraken

Definitief
20 juli 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Opgaven, projectdoelen en scope.....	4
2.1.	Opgaven en projectdoelen	4
2.2.	Scope	5
3.	Werkwijze.....	7
3.1.	Inleiding	7
3.2.	Wijzigingen ten opzichte van de november 2017 rapportage	7
3.3.	Leerervaringen	8
3.4.	Bepalen van urgentie	8
4.	Opdrachtgeverschap	10
5.	Financiële dekking	12
5.1.	Raming van de voorbereidingskosten.	12
5.2.	Afspraken.....	12
6.	Vervolgstappen. Van projectinitiatief naar realisatie	16
Bijlage 1. Overzichtstabel projectinitiatieven		
Bijlage 2. Projectbladen		

1. Inleiding

De regio Amsterdam groeit en het aantal ov-reizigers groeit mee. De laatste jaren laat vooral het metrosysteem een spectaculaire groei van het aantal reizigers zien (bron: Jaarrekeningen GVB). In 2014 is de Investeringsagenda OV opgesteld, waarin prioriteit gegeven is aan investeringen in het tram- en bussysteem. Eind 2016 is door de Regiegroep Investeringsagenda OV geconstateerd dat:

- De kansen van het metrosysteem als drager van ruimtelijke ontwikkelingen verder uitgebouwd moeten worden.
- Veel metrostations gebruikt worden als overstappunt naar andere systemen. Door verbetering van de kwaliteit van de metrostations kan de overstap worden verbeterd.
- De visie op de lange termijn ontwikkelingen van het metronet nog onvoldoende wordt uitgewerkt in op korte en middellange termijn te nemen stappen.

De Regiegroep heeft daarom opdracht gegeven om samen met de partners een Investeringsagenda Metro op te stellen met daarin nuttige en noodzakelijke projectinitiatieven. De opdracht is onder leiding van de Vervoerregio uitgevoerd door projectteam waarin zitting hebben GVB, R&D, V&OR, MET en Vervoerregio. Dit projectteam heeft in november 2017 de Investeringsagenda Metro opgeleverd. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft op 16 november 2017 kennisgenomen van de Investeringsagenda Metro inclusief de hierin opgenomen indicatieve financiële opgave die is gekoppeld aan een dertigtal projectinitiatieven.

Als onderdeel van de Investeringsagenda OV heeft de regioraad van de Vervoerregio vervolgens in januari 2018 deze extra opgave erkend. Agendering van de rapportage uit januari 2018 in de Amsterdamse college of raad heeft niet plaatsgevonden¹.

De Regiegroep Investeringsagenda OV heeft op 23 november 2018 de opgaven van de Investeringsagenda Metro besproken. De in de Regiegroep samenwerkende partners zijn van mening dat deze projectinitiatieven nuttig en noodzakelijk zijn en dat vervolgstappen nodig zijn om de maatregelen te concretiseren en vast te leggen welke partij inzet en capaciteit gaat leveren, in welke vorm en wanneer (bepalen urgentie). Deze rapportage heeft tot doel om hieraan invulling te geven. Daarmee gaat deze rapportage dus over het 'hoe' en niet meer over het 'of'. Het projectteam is in de eerste helft van 2018 bezig geweest met het verder uitwerken (tot op globaal maatregeleniveau) van de projectinitiatieven, met het bepalen van de urgentie en met organiseren van de overdracht van de projectinitiatieven van de programma-organisatie naar de ambtelijk opdrachtgevers.

Leeswijzer

In dit rapport wordt verslag gedaan van de werkzaamheden in de eerste helft van 2018. Ingegaan wordt op de werkwijze die is gevolgd om tot urgentiebepaling van de projectinitiatieven te komen en op het voorstel voor het ambtelijk opdrachtgeverschap. Ook is een voorstel gedaan voor cofinanciering van de voorbereidingskosten. Het betreft de studiekosten voor PBI-fase 1 en -fase 2. Alvorens op de werkwijze van deze fase in te gaan, worden in hoofdstuk 2 nog even kort de opgaven en projectdoelen van de Investeringsagenda Metro en de scope van de projectinitiatieven samengevat.

¹ De onderhavige rapportage dient dit traject wel te volgen omdat het ook een financieel commitment van Amsterdam behoeft.

2. Opgaven, projectdoelen en scope

2.1. Opgaven en projectdoelen

De samenwerkende partners zien als belangrijkste opgaven voor het metrosysteem:

Het beter benutten van de ruimtelijke potentie, ook op microniveau.

Het zo veel mogelijk situeren van de nieuwe ruimtelijke opgaven uit Koers 2025 in de nabijheid van de metrostations biedt veel kansen. Zo'n clustering leidt tot meer oriëntatie op het hoogwaardig OV. Het metrosysteem kan daarbij als drager voor de ruimtelijke ontwikkelingen fungeren en dit zal tot een betere benutting van de bestaande metro-infrastructuur en –voorzieningen leiden. Het volstaat echter niet om op macroniveau de nieuwe ontwikkelingen rond de metro-infrastructuur te situeren. Ook op microniveau dient de relatie tussen het gebied en de bereikbaarheid van de ov-voorzieningen te worden benut. Hierbij gaat het vaak om relatief kleinschalige maatregelen zoals het verbeteren van de uitstraling van en de looproutes naar de stations (beleving van de reistijd) het verkorten van looproutes naar metrostations en het vergroten van de capaciteit van stijg- en toegangspunten. Volgens de principes van Transit Oriented Development (TOD) dienen OV- en gebiedsontwikkeling samen op te gaan. Het handboek Stationskwartieren dat door MET, R&D en V&OR is opgesteld biedt hierbij praktische handvatten. De principes die worden gehanteerd zijn:

1. Verdichten door concentratie van ruimtelijke programma rondom een 10-minuten loop- en fietsstraal van het station (respectievelijk 800 en 3.000 meter). Hierbij is de aantrekkelijkheid van het OV en daarmee de noodzaak voor ruimtelijke verdichting het grootst in de eerste honderden meters rondom het station.
2. Functiemenging van woon-, werk- en maatschappelijke functies in het stationsgebied en de belangrijkste OV-routes van en naar het station.
3. Hoogwaardige openbare ruimte waar naast doorstroming ook plek is voor verblijf en recreatie zodat het stations niet alleen op-, over- en uitstappunten zijn, maar plekken van betekenis zijn binnen het stedelijke weefsel van de stad.
4. Autoluwe inrichting, met aangepast parkeernormen zodat de bereikbaarheid van het station optimaal wordt voor langzaam verkeer en niet-noodzakelijk autoverkeer beperkt wordt.

Reistijd en betrouwbaarheid verder verbeteren.

Ondanks dat de snelheid van het metrosysteem al redelijk op orde is (gemiddeld 35 km/u), worden kansen gezien om de reistijd van deur tot deur verder te verkorten o.a. door betere overstappen, vergroten capaciteit van de stijg- en toegangspunten van de stations, kortere halteertijden of wellicht een hogere maximale snelheid.

De betrouwbaarheid (punctualiteit) zit nu net boven de concessienorm maar door de toename van het aantal reizigers komt er meer druk op het systeem met kans op grotere onbetrouwbaarheid. Ook hier worden kansen gezien, ondermeer door het verder benutten van de mogelijkheden van het nieuwe S&C-systeem en het zoveel mogelijk mitigeren van de gevolgen van verstoringen en calamiteiten waardoor de robuustheid van het systeem wordt vergroot. Maatregelen op deze aspecten komen niet alleen de reizigers, maar ook de efficiency van de dienstuitvoering ten goede.

Efficiency van de projectuitvoering vergroten.

Geconstateerd is dat de uitvoering van projecten in het metrodomein op bepaalde punten te sectoraal wordt bekeken. Indien de investeringen vanuit de Investeringsagenda Metro worden afgestemd met ruimtelijke investeringen en met investeringen in fiets, weg en spoor, kan het maatschappelijk rendement worden vergroot. In dit soort situaties is cofinanciering van de

investeringen aan het metrosysteem ook eenvoudiger realiseerbaar. De projectefficiency kan verder worden vergroot door in de uitvoering werk-met-werk te maken. Dit impliceert bijvoorbeeld meeliften op onderhoud- en vervangingsprogramma's. Maatregelen, die zelfstandig uitgevoerd een aanzienlijke investering betekenen kunnen op die manier kosteneffectiever worden gerealiseerd en bovendien is er per saldo ook sprake van minder hinder voor de reizigers. Deze afstemming vergt heldere organisatorische afspraken, onder meer over opdrachtgeverschap, financiering en project- en programmasturing met alle partijen die werkzaam zijn in de openbare ruimte (G&O, V&OR, MET, GVB, Vervoerregio).

Gegeven de opgaven zijn de volgende doelen voor de projecten die in de Investeringsagenda Metro worden opgenomen geformuleerd:

- Verhogen reissnelheid.
- Verhogen betrouwbaarheid.
- Verhogen bereikbaarheid van de stations.
- Verbeteren van de exploitatie.

Aanvullend op de projectdoelen is als procesdoel geformuleerd:

Het doen van voorstellen gericht op het versoepelen van de uitvoering van projecten in het metrodomein en specifiek van de overgang van deze initiatieffase naar de PBI-studiefasen.

2.2. Scope

De projectinitiatieven zijn gericht op het verbeteren van het functioneren van het bestaande metrosysteem met de huidige stations. De enige uitzondering hierop vormt de onderhanden studie naar de mogelijkheid van het nieuwe station Sixhaven². Het betreft nieuwe infrastructurele projecten die (nog) niet elders zijn belegd en die voor 2025 moeten zijn gerealiseerd of waarvoor het onderzoek voor 2020 moet zijn gestart. Investeringsagenda Metro verkent samen met gebiedsontwikkelingen waar extra investeringen in het metrostation en de omliggende openbare ruimte waardevol zijn om de realisatie van extra ruimtelijke programma in het stationsgebied te verantwoorden.

Deze Investeringsagenda is niet gericht op uitbreiding van het metronet. Financiële middelen voor studies en voorbereiding van uitbreidingsprojecten (bijvoorbeeld de studies naar doortrekken van de Noordzuidlijn naar Schiphol en de oost-west metroverbinding) kunnen wel onderdeel gaan uitmaken van de programmasturing vanuit de Investeringsagenda OV onderdeel Metro, maar omdat besluitvorming over programmasturing op dit onderdeel nog niet heeft plaatsgevonden, is dit nog niet in de huidige rapportage opgenomen.

De projectinitiatieven zijn ingedeeld in vier categorieën:

1. Gebiedsprojecten.

Dit type projecten is volledig gekoppeld aan de ruimtelijke plannen van Amsterdam. Deze investeringen in het metrosysteem gaan alleen plaatsvinden als de ruimtelijke plannen daadwerkelijk tot uitvoering komen. Autonoom is er geen noodzaak om iets aan het station te doen. De gebiedsontwikkeling (Ruimte voor de Stad, Koers 2025) is dus leidend.

² De planuitwerking voor Sixhaven is reeds geregeld. Opname van Sixhaven in de lijst van de Investeringsagenda Metro is uitsluitend bedoeld om een eventueel toekomstige financiële bijdrage van de Vervoerregio te kunnen administreren.

2. *Stationsprojecten*

Deze projectinitiatieven kunnen direct opgepakt worden omdat ze op zichzelf staand nuttig en noodzakelijk zijn. Sommige van deze projectinitiatieven worden versterkt doordat er ook gebiedsontwikkeling in de onmiddellijke nabijheid van het station plaats vindt. Dit is een extra argument om te investeren.

3. *Spoorinfrastructuurprojecten*

Dit zijn projectinitiatieven die zich niet op of rond de stations, maar op het netwerk manifesteren.

4. *Generieke onderzoeksprojecten*

De projecten in de bovengenoemde drie categorieën zijn aan een locatie of station gekoppeld. Daarnaast is een aantal specifieke onderzoeken voorzien die op het gehele netwerk zijn gericht of waarvan een locatie/station nog niet kan worden bepaald. Het resultaat van deze studies kan zijn dat er in de toekomst nieuwe projecten of projectideeën worden voorgedragen voor deze Investeringsagenda Metro.

3. Werkwijze

3.1. Inleiding

Zoals reeds aangegeven is nut en noodzaak van de projectinitiatieven in de vorige fase reeds aangetoond. Het gaat er nu om de projectinitiatieven een stap verder brengen door:

- Maatregel verder uit te werken.
- Urgentie te bepalen en de projectinitiatieven te programmeren (indelen naar jaartranches).
- Idee te krijgen over de scope van de vervolgfase per projectinitiatief.
- Voorstellen te doen voor ambtelijk opdrachtgeverschap en cofinanciering van de voorbereidingskosten.

De projectinitiatieven zijn inhoudelijk nader verkend door middel van verdiepingssessies met het PT en gebiedsteams van G&O en ook is nadere informatie opgevraagd bij GVB, MET, V&OR en buurgemeentes.

3.2. Wijzigingen ten opzichte van de november 2017 rapportage

Het vertrekpunt voor deze fase is het projectinitiatievenoverzicht uit de rapportage van november 2017. Met betrekking tot de projectinitiatieven zijn er ten opzichte van die rapportage kleine wijzigingen doorgevoerd:

- Zo worden de fietsenstalingsprojecten nu opgepakt in de Investeringsagenda Fiets van de Vervoerregio.
- Het project 'verbeteren overstap tram-metro Waterlooplein' is aan de Investeringsagenda OV-stad overgedragen.
- Het generieke onderzoeksproject 'actuele informatie op stations' bleek na nadere onderzoek niet zinvol en is afgefallen.

Tegenover deze 'afvallers' staat een aantal nieuwe projecten die nu zijn opgenomen als kansrijk projectinitiatief.

- Het gaat hier om de aanleg van metrostations Sixhaven en verbeteringen aan de stations Duivendrecht en Strandvliet. Sixhaven bevindt zich reeds in PBI fase 3 en het ambtelijk opdrachtgeverschap is belegd bij MET. Duivendrecht en Strandvliet zijn toegevoegd omdat de ontwikkeling van het gebied 'de Nieuwe Kern' veel sneller gaat dan oorspronkelijk ingeschat.
- Er een spoorinfrastructuurproject toegevoegd, namelijk het realiseren van een overloopwissel ten oosten van station RAI in het kader van Zuidasdok. Dit wissel vergroot de robuustheid van het net aanzienlijk en is randvoorwaardelijk voor sanering.. Hoewel het project voortkomt uit Zuidasdok, valt het daar buiten de projectscope en is besloten het onder de Investeringsagenda Metro te organiseren.
- Tot slot zijn kleine redactionele wijzigingen doorgevoerd door het samenvoegen van projectinitiatieven die zijn gericht op hetzelfde station. Zo zijn de projectinitiatieven simpele en complexe oplossing voor station Bullewijk samengevoegd tot één projectinitiatief. De scope van de PBI-1 opdracht voor dit station zal bestaan uit het nader onderzoeken wat de beste maatregel is gegeven de kansen die de gebiedsontwikkeling van Amstel III hier biedt. Hetzelfde is gedaan bij het station Bijlmer-Arena.

3.3. Leerervaringen

Het afgelopen half jaar heeft een aantal leerervaringen opgeleverd. Zo is de urgentie en samenhang met de gebiedsontwikkeling die in november al duidelijk werd alleen maar sterker geworden. Ook is gebleken dat deze processen soms zo snel en autonoom gaan, dat we al 'te laat zijn'. In sommige gebieden is de planontwikkeling van woningen, voorzieningen, kantoren en gebiedsontsluiting al zo ver, dat er niet of nauwelijks rekening kan worden gehouden met aanpassingen aan het metrostation, hoe waardevol dit door de gebiedsmanagers en projectleiders ook wordt gevonden.

Ook is het afgelopen half jaar duidelijk geworden dat het ontbreekt aan een helder aanspreekpunt binnen de organisaties. Daardoor wordt soms dubbelwerk geleverd (projecten blijken al op andere lijstjes te staan) of landen de projecten niet in de organisaties. Daarom is het erg belangrijk dat er per organisatie (GVB, MET, V&OR, G&O) een programmacoördinator wordt aangesteld die zich overall verantwoordelijk voelt voor het verder brengen van het projectinitiatief naar de uitvoering.

3.4. Bepalen van urgentie

Zoals boven aangegeven zijn de projectinitiatieven ingedeeld in 4 categorieën. De gehanteerde werkwijze verschilt per categorie.

3.4.1. Gebiedsprojecten

Voor de gebiedsprojecten wordt de inzet van de Amsterdamse partijen die zich richten op de (uitvoering van) het V&V-beleid, te weten MET en V&OR, gestuurd door de snelheid van de gebiedsontwikkeling. Daarom heeft het projectteam in het afgelopen half jaar in nauwe interactie met de G&O-gebiedsteams informatie over de gebiedsontwikkeling verzameld. De urgentie van betrokkenheid van de V&V-sector bij de gebiedsprojecten wordt daarmee grotendeels bepaald door de snelheid van de gebiedsontwikkeling.

3.4.2. Stationsprojecten

De noodzaak om de voorbereiding van de stationsprojecten te starten is niet gekoppeld aan gebiedsontwikkeling, maar ligt in de noodzaak om snel verbeteringen aan het station uit te voeren omdat er nu een probleem of kans is. Gebiedsontwikkeling vormt een extra argument en wellicht financieringsbron uit andere fondsen dan het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

Om de stationsprojecten op urgentie te ordenen is daarom een andere werkwijze gehanteerd. Deze werkwijze is gebaseerd op het toetsen van de projectinitiatieven aan een aantal criteria:

- Er is momenteel een aantoonbaar veiligheidsprobleem, een probleem voor de reizigers en/of voor de exploitatie.
- Het probleem wordt naar verwachting de komende tijd groter.
- De druk op het bestaande station neemt naar verwachting toe doordat er in de onmiddellijke nabijheid van het station gebied- en/of kavelontwikkeling plaats vindt.
- De gebiedsontwikkeling bevindt zich in Plaberumfase 3 of hoger (investeringsbesluit genomen).
- Het station maakt onderdeel uit van een BB ROVA knooppunt (CS, Amstel, Zuid, Sloterdijk, Bijlmer-Arena, Schiphol).
- Er vinden in de omgeving van het station of aan de metrobaan andere fysieke werkzaamheden plaats (werk-met werk maken).

3.4.3. Spoorinfrastructuurprojecten

De spoorinfrastructuurprojecten hebben in het geheel geen relatie met gebiedsontwikkeling. Urgentie wordt bepaald op vervoerkundige en technische overwegingen en op het mee kunnen lopen met ander werk in uitvoering (werk-met werk maken).

3.4.4. Onderzoeksprojecten

Bepaald is welk onderzoeksproject volgens de partners prioriteit moet hebben gegeven de schaarse onderzoeksmiddelen en begeleidingscapaciteit.

In het overzicht in bijlage 1 is de urgentie in de kolom 'capaciteit te leveren per..' opgenomen.

4. Opdrachtgeverschap

Gegeven de leerervaringen (zie paragraaf 3.3) is het nodig om nu een organisatie verantwoordelijk te maken voor het uitvoeren van de volgende fasen. We hebben het dan over het toedelen van het ambtelijk opdrachtgeverschap (AOG). De ambtelijk opdrachtgever is de entiteit die verantwoordelijkheid draagt voor het op de juiste wijze doorlopen van de PBI-fasen. Omdat de Vervoerregio geen grondeigenaar is en ook geen beheerstaken heeft voor metro infrastructuur, heeft de Vervoerregio geen rol als AOG. De Vervoerregio heeft uitsluitend de rol van programma coördinatie en cofinanciering.

Het PT heeft een voorstel gedaan voor het AOG van ieder projectinitiatief. Dit voorstel is gebaseerd op een aantal principes.

Voor de gebiedsprojecten is beoordeeld of er een brede of smalle opgave ligt. Indien de opgave de brede bereikbaarheid van het gebied betreft (waarbij nog afgewogen moet worden hoe de ontsluiting van het gebied per OV, fiets en auto dient plaats te vinden en het metrostation slechts één van de structurerende elementen is), dan is de opgave aan V&OR gekoppeld. In dit soort gevallen zal het eerder gaan om maatregelen op maaiveld, dan specifiek aan het station en de metrotechniek. Is daarentegen de opgave al versmald en met name op het station zelf gericht en/of zijn er al PBI-stappen gezet, dan ligt AOG bij MET meer voor de hand.

Een tweetal voorbeelden kan een en ander verduidelijken.

Station Bullewijk. G&O is met betrokkenheid van R&D bezig met Amstel III en Holendrecht/Bullewijkpad. De stations worden als centrale ontwikkelingskern gezien, maar de organisatie hiervan is nog niet op orde. Naast het station gaat het ook om de structuur van het auto- en fietsnetwerk (bijvoorbeeld de positie van de Karspeldreef). Het projectteam Investeringsagenda Metro ziet daarom deze opgave als een brede bereikbaarheidsopgave die verder gaat dan het metrostation en die daarom beter bij V&OR thuishoort. Omdat de gebiedsontwikkeling hard gaat dient V&OR nog in 2018 capaciteit aan de gebiedsteams te leveren. We voorzien dat er in 2019 daadwerkelijk met PBI-1 voor maatregelen aan het station kan worden gestart. V&OR is beoogd AOG voor die fase.

Station Jan van Galenstraat. MET en Vervoerregio zijn al zijdelings betrokken bij het gebiedsteam dat zich bezig houdt met de versnellingslocatie Jan Evertsenstraat. Het idee van een extra toegang van het metrostation Jan van Galenstraat is al eerder op tafel gelegd en er zijn al alternatieven ontworpen en gecalculeerd. De maatregelen beperken zich tot het station en de toegangen. Daarmee is MET beoogd AOG van het project dat direct naar PBI-2 kan. Inzet van MET in het gebiedsteam dient nog in 2018 te worden versterkt.

Voor de stationsprojecten en de spoorinfrastructuurprojecten zal MET veelal als AOG optreden.

Extra aandacht verdient de organisatie van grote gebiedsprojecten met grote integrale bereikbaarheidsopgaven. Hierbij ligt een meer overkoepelend organisatie voor de hand waarbij V&OR weliswaar formeel AOG is, maar daaronder een stuurgroep is ingericht waarin ook relevante andere stakeholders zoals Vervoerregio en G&O participeren. Deze organisatie heeft reeds z'n nut bewezen voor de Oostflank en Havenstad. Mogelijk is zo'n organisatie ook een geschikt vehicle voor de opgaven die er liggen voor Overamstel, en Duivendrecht. In alle gevallen dient ook MET deel van de stuurgroep uit te gaan maken.

In een overleg eind juni 2018 op MT-niveau is het voorstel van het PT voor het AOG besproken en waar gewenst aangepast. Het resultaat is weergegeven in tabel 1.

5. Financiële dekking

5.1. Raming van de voorbereidingskosten.

Reeds in de eerste fase zijn globale ramingen van de investeringskosten³ uitgevoerd (zie Eindrapport Investeringsagenda Metro, november 2017). Deze ramingen zijn gebruikt om een schatting te maken van de studie- of voorbereidingskosten, waarbij -conform afspraken die hierover zijn gemaakt tussen Amsterdam en de Vervoerregio- PBI-fase 1 en fase 2 tot de voorbereiding wordt gerekend.

Plankosten die in PBI-fase 3 en volgende fases worden gemaakt drukken op de VAT-kosten.

Vorbereidingskosten voor PBI-1 en -2 (startnotitie en NvU resulterend in een voorkeursbesluit) voor de metroprojecten zijn gebaseerd op de ervaringen van de eerste tranche projecten van de Investeringsagenda OV bus en tram. Deze voorbereidingskosten bedragen tussen de 2 en 5%. In tabel 1 is deze onder- en bovengrens aangegeven. Eveneens op basis van ervaringscijfers is ingeschat dat het aandeel van PBI-1 in de totale voorbereidingskosten 30% is en PBI-2 70%.

De Vervoerregio staat nadrukkelijk op het standpunt dat cofinanciering door andere partners noodzakelijk is. Dit geldt voor zowel de investering als de voorbereidingskosten. In eerste instantie wil de Vervoerregio over de metroprojecten graag afspraken maken met de gemeente Amsterdam, maar in het geval van gecombineerde trein-/metrostations ook met NS en ProRail. Omdat ook GVB profijt heeft van de investeringen, zou ook zij een financiële bijdrage kunnen leveren.

Voor de verdeling van alle investeringen in bereikbaarheid die zijn gekoppeld aan gebiedsontwikkeling (voor wat betreft de investeringen in metro weergegeven in categorie A van de Investeringsagenda Metro) zijn tussen de fondsbeheerders van de BDU (Vervoerregio), het stedelijk vereveningsfonds/GREX (G&O) en het stedelijk mobiliteitsfonds (V&OR) principeafspraken gemaakt. Deze principeafspraken zijn gebaseerd op een aantal leidende principes. Genoemde partijen hebben de intentie uitgesproken deze leidende principes ook voor de verdeling van voorbereidingskosten te hanteren. Deze intenties dienen nog verder uitgewerkt te worden, met onder andere een nadere definiëring van de term voorbereidingskosten. Partijen gaan hier de komende tijd mee aan de slag. De leidende principes zijn in 5.2 beschreven. Vooralsnog is in deze rapportage de verdeling van de voorbereidingskosten opgenomen conform de leidende principes voor de verdeling van de investeringskosten. Het verdelingsvoorstel voor de dekking van de voorbereidingskosten van de metro projectinitiatieven op basis van deze principes is opgenomen in tabel 1. Een voorlopige uitkomst van de prioritering van het Stedelijk Mobiliteitsfonds 2019-2022 (SMF) (stand medio juli 2018) is eveneens opgenomen in tabel 1. Het definitieve bestedingsvoorstel van het SMF wordt in november als onderdeel van de begroting 2019 vastgesteld.

5.2. Afspraken

De projectinitiatieven van categorie A, B en C zijn door Amsterdam ingediend voor de prioritering van het SMF 2019-2022. Vanuit financiële transparantie is afgesproken om de projectinitiatieven van categorie A uit de Investeringsagenda Metro aan te laten sluiten bij de indeling zoals die voor het SMF wordt gehanteerd.

5.2.1. Categorie A

Ten behoeve van het o.a. het SMF zijn voor de financiering van de investeringen in de bovenplanse bereikbaarheidsopgaven van de Koers 2025 gebieden (en daarmee dus ook voor de financiering van

³ Het betreft ramingen exclusief B&O.

de in deze Investeringsagenda Metro opgenomen categorie A-projectinitiatieven) door de fondsbeheerders van het Vereveningsfonds, BDU en Stedelijk Mobiliteitsfonds (respectievelijk G&O, Vervoerregio en V&OR) principeafspraken gemaakt. Deze afspraken zijn:

- Partijen G&O, Vervoerregio en V&OR, dragen pro rata hun belang bij aan de dekking van de bereikbaarheidsinvesteringen. Indien er zowel belangen zijn vanuit de grondexploitatie, regionale bereikbaarheid en OV en stedelijke bereikbaarheid, wordt het principe gehanteerd dat partijen ieder voor 1/3^e deel bijdragen in deze investeringen.
- Vertrekpunt zijn bovenstaande principes, maar maatwerk op projectniveau is altijd mogelijk.

In een tweetal overleggen tussen de fondsbeheerders, MET en de projectleider van de Investeringsagenda Metro is gesproken over de mogelijkheid om deze leidende principes ook voor de dekking van de voorbereidingskosten van de categorie A projectinitiatieven te hanteren. Dit zou concreet betekenen dat de voorbereidingskosten conform de verdeelsleutel 1/3^e, 1/3^e, 1/3^e worden verdeeld, ongeacht of de voorbereidingskosten bedoeld zijn ter dekking van proces- of productkosten. Hierop is het verdelingsvoorstel in tabel 1 gebaseerd. Zoals hiervoor aangegeven is deze verdeling van de voorbereidingskosten indicatief: over de leidende principes achter de verdeling van de – nog te definiëren - voorbereidingskosten worden nog nadere afspraken gemaakt tussen de fondsbeheerders. Totdat die afspraken hard zijn wordt voor een pragmatische aanpak gekozen: er wordt gekeken hoeveel geld er nu al beschikbaar is bij V&OR/VRA en daarmee worden de eerste voorbereidingskosten gedekt.

Voor de gecombineerde trein-/metrostations Duivendrecht, Bijlmer Arena en Sloterdijk is er mogelijk ook een belang voor NS en ProRail. Partijen G&O, Vervoerregio en V&OR zijn van mening dat in deze gevallen ook cofinanciering (ook van de studiekosten) vanuit NS en ProRail voor de hand ligt. Voor de genoemde 3 gecombineerde stations zijn er nog geen afspraken met NS/ProRail gemaakt. Partijen zijn het erover eens dat dit geen beperking mag zijn om met kansrijke initiatieven te starten. Partijen hebben daarom de intentie ter dekking van de voorbereidingskosten van deze projecten ook de verdeling 1/3^e, 1/3^e, 1/3^e te hanteren. Voor de dekking van de daadwerkelijke investering zullen te zijner tijd afspraken met NS en ProRail worden gemaakt.

Omdat de metroprojecten Overamstel, Bijlmer Arena en Spaklerweg uit categorie A zo urgent zijn dat PBI-1 nog in 2018 moet starten, is overeengekomen dat partijen, voorafgaand aan formele besluitvorming eind 2018 over de voorbereidingskredieten, een inspanning zullen doen om ruimte te vinden binnen de beschikbare budgetten voor 2018. Het gaat voor het restant van 2018 overigens om een relatief klein bedrag (circa € 60.000).⁴

Aan de eigenarentafel van de gemeente Amsterdam is in het verdelingsvoorstel voor het Stedelijk Mobiliteitsfonds voorgesteld om de bovenplanse bereikbaarheidsopgaven van de Koers 2025 gebieden met voorrang in het SMF op te nemen. Daarmee zijn de V&OR-bijdragen ambtelijk geoormerkt en gaan ze dus niet mee in de prioriteringsronde van het SMF. In het voorlopige verdelingsvoorstel blijkt toch een aantal categorie-A projecten onder de zaaglijn te zijn gekomen (zie bijlage 1) omdat deze niet randvoorwaardelijk zijn voor de benodigde woningbouwopgave uit het coalitieakkoord

⁴ De stations tussen Amstel en AMC zullen ook worden meegenomen in het Mobiliteitsplan Amstel-AMC/Zuidoost. Omdat we mogelijk naar een shift streven van auto naar fiets/OV zal goed gekeken moeten worden wat de opgave is voor de stations.

5.2.2. Categorie B en C

Voor de projectinitiatieven in de categorie B, en C geldt dat de relatie met de grondontwikkeling er niet is, danwel een aanvullend argument is. Tussen V&OR en Vervoerregio is op 26 juni 2018 afgesproken dat ter dekking van de voorbereidingskosten van deze projectinitiatieven vooralsnog de verdeelsleutel 50% uit BDU en 50% uit SMF te hanteren, ongeacht of de studie-/voorbereidingskosten bedoeld zijn ter dekking van proces- of productkosten. Voor deze 50/50-verdeling over product- en proceskosten is gekozen omdat de praktijk van de eerste tranche Investeringsagenda OV-projecten heeft geleerd dat de verdeelsleutel die daar bij veel projecten worden gehanteerd (namelijk dat alleen *productkosten* gezamenlijk worden gedeeld volgens de verdeelsleutel 95% uit de BDU en 5% uit het SMF en dat partijen ieder zelf hun proceskosten dragen), in de praktijk tot veel onduidelijkheid en vertraging heeft geleid.

5.2.3. Categorie D

Voor de onderzoeksprojecten uit categorie D wordt door het projectteam Investeringsagenda Metro voorgesteld de verdeelsleutel 95% BDU en 5% cofinanciering door de beoogd AOG voor de productkosten te hanteren. Partijen dragen hun eigen proceskosten. Voor deze verdeelsleutel is gekozen omdat bij onderzoeken de producten wel eenduidig te definiëren zijn.

Als het totaaloverzicht in bijlage 1 wordt bekeken dan valt op:

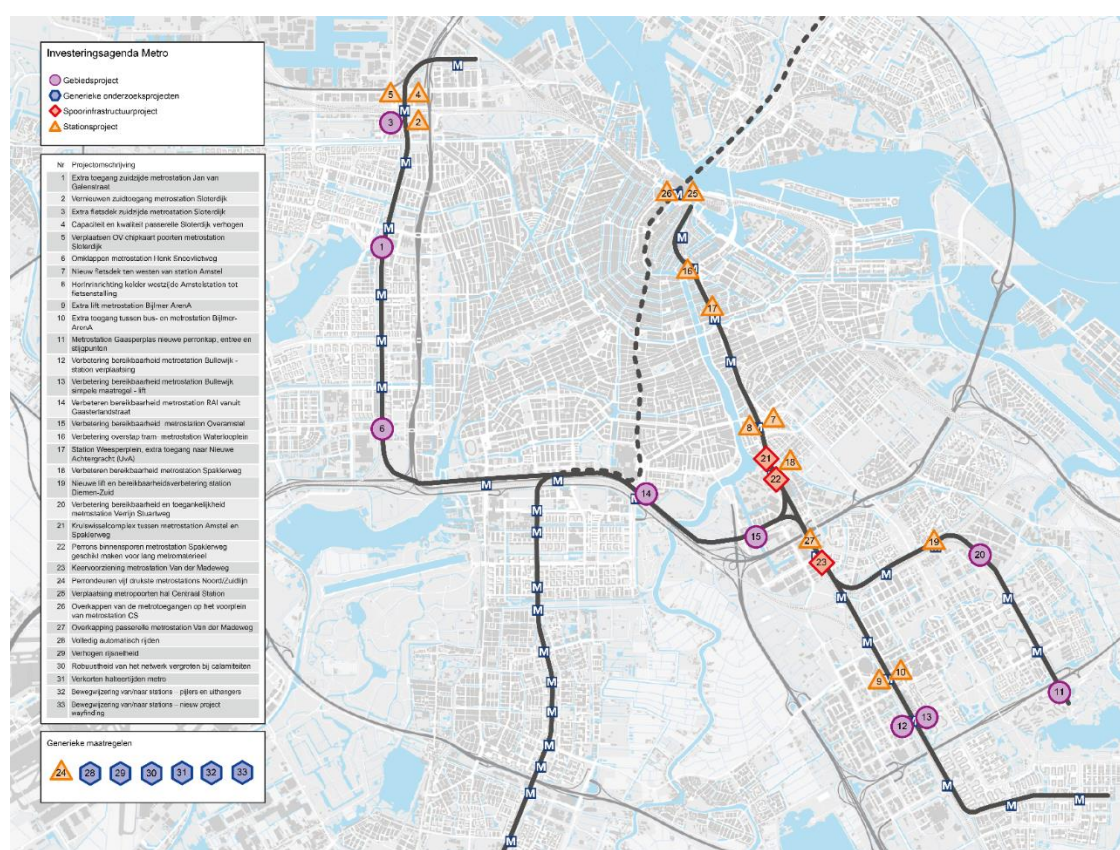
- Er zijn in totaal 26 projectinitiatieven, waarvan 12 gebiedsprojecten, 7 stationsprojecten, 3 spoorinfrastructuurprojecten en 4 onderzoeksprojecten.
- De studiekosten voor PBI-1 en -2 worden geraamd op circa € 7,2 miljoen.
- De investeringen worden globaal ingeschat tussen de € 130 en 180 miljoen.
- Van de 12 gebiedsprojecten betreffen er 6 integrale bereikbaarheidsopgaven. Het voorstel is dat de opgave voor metro binnen de bereikbaarheidsopgaven in eerste instantie door V&OR op wordt gepakt. Daarmee levert V&OR in eerste instantie ook de AOG. Zodra de opgave en maatregelen voor het station duidelijk zijn, kan MET het AOG voor dat deel overnemen. Het AOG voor de overige projectinitiatieven ligt vanaf start qua scope al meer op het terrein van MET.
- Voor Duivendrecht en Overamstel wordt voorgesteld eerst een procesfase in te lassen die door V&OR kan worden getrokken (zie ook hoofdstuk 4).
- Voor de 7 stationsprojecten ligt het AOG bij MET voor de hand (wellicht met uitzondering van Sloterdijk).
- De spoorinfra projecten moeten door MET worden getrokken.
- De generieke onderzoeksprojecten worden verdeeld tussen GVB, V&OR en MET.
- Voor 7 projectinitiatieven moet PBI-1 worden doorlopen (startnotitie, verkennen scope van de oplossingsrichtingen, financiële kaders en projectstrategie. Een flink aantal projectinitiatieven (namelijk 14) hebben deze fase al is doorlopen en kunnen dus direct naar PBI-2 (voorkeursalternatief, NvU, aanvraag voorbereidingskrediet) of zelfs PBI -3 (PvE, inspraak, bestemmingsplan).
- Los van het starten van een PBI-fase moet er voor 16 projectinitiatieven nog in 2018 capaciteit worden geleverd. Dit betekent het een en ander voor de personele capaciteit van de partners.

In tabel 1 is voor de studiefasen 1 en 2 samengevat voor welke financiële opgaven de in de Investeringsagenda Metro samenwerkende partners gesteld staan.

Tabel 1. Voorstel dekking voorbereidingskosten (Euro x 1.000), 2018-2022

	Indicatie GREX/VEF absoluut	Indicatie SMF absoluut	Indicatie BDU absoluut	Totaal
Gebiedsprojecten.	1.817	1.817	1.817	5.450
Stationsprojecten	0	644	644	1.288
Spoorinfrastructuurprojecten	0	5	95	100
Generieke onderzoeksprojecten	0	18 ⁵	342	360
Totaal	1.817	2.483	2.897	7.197

Gedetailleerde projectbeschrijvingen zijn opgenomen in de (geactualiseerde) projectbladen en beschrijvingen van de gebiedsontwikkelingen in bijlage 2. Ook zijn de projectinitiatieven weergegeven op onderstaande kaart.



⁵ Waarvan € 11.000 GVB.

6. Vervolgstappen. Van projectinitiatief naar realisatie

Na besluitvorming over het deelprogramma Investeringsagenda Metro (voorzien december 2018 in zowel de regioraad van de Vervoerregio als de gemeenteraad van Amsterdam) worden de projectinitiatieven verder uitgewerkt conform de PBI-systematiek van de gemeente Amsterdam. De PBI bestaat uit 5 fasen. Onderstaand worden deze fasen kort beschreven:

In PBI fase 1 wordt de scope van het project en het opdrachtgeverschap vastgelegd en een indicatieve budgetreservering. De scope bestaat onder andere uit een probleemomschrijving inclusief de eerste oplossingsrichtingen, de relevante beleidskaders, nut en noodzaak vanuit de investeringsagenda OV, de betrokken partijen, de financiële kaders en de projectstrategie. Belangrijkste resultaat is een bestuurlijk besluit over de Startnotitie met deze punten.

PBI Fase 2 bestaat uit onderzoek naar de verschillende oplossingsrichtingen, welke leidt tot 1 voorkeursvariant op hoofdlijnen. De variantenafweging vindt plaats door middel van een MKBA of vergelijkbaar instrument. Ook wordt onderzocht wat in deze fase de beste marktbenadering is (geïntegreerd of niet), eerste BLVC aspecten, concept MER, risico's, maatschappelijk draagvlak (PvA inspraak) en een aanvraag voor voorbereidingskrediet. Hiermee wordt een Nota van Uitgangspunten opgesteld voor het verder ontwerp en realisatie. Aan het eind van fase 2 wordt gecheckt of de projectuitkomst van de eerste twee projectfasen overeenkomt met de uitgangspunten, zoals gesteld bij het vaststellen van de integrale Investeringsagenda OV. Deze check vindt plaats in overleg met de Programmamanager IA OV en kan leiden tot aanpassen en zelfs stopzetten van het project. De financiële reservering wordt 'gehard'.

In PBI fase 3 wordt voorkeursvariant uitgewerkt tot een integraal programma van eisen (IPvE). Deze eisen zijn: de algemene eisen, functionele eisen (gerelateerd aan het doel van het project) en de technische eisen (specifieke eisen van de eindgebruiker). Daarnaast wordt het ontwerp verder uitgewerkt, een inspraaktraject doorlopen, een concept bestemmingsplan en een exploitatieopzet gemaakt. De onderbouwing van het projectbesluit zijn het IPvE en deze ontwerpstudie.

In PBI fase 4 wordt het ontwerp nader uitgewerkt tot een VO, DO en Bestek (afhankelijk van de contractkeuze). Het ontwerp ligt daarmee vast en tevens zijn vrijwel alle technisch inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd. Daarnaast is er een BLVC-plan, een gedetailleerde kostenraming en zijn de risico's bekend. De fase wordt afgerond met het Uitvoeringsbesluit waarmee ook het financiële krediet en definitieve bijdrage van de Vervoerregio wordt vrijgegeven en tot realisatie wordt overgegaan.

In PBI fase 5 wordt het project gerealiseerd. Dit betekent dat het werk wordt aanbesteedt en er een gunningsbesluit volgt. Na realisatie wordt het project overgedragen aan de beheerorganisatie.

(Bron: Ambtelijk afsprakenkader Investeringsagenda OV, 28 april 2015).